

Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 43 del 31 MARZO 2003

“Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni”

Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

VISTO il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto”;

VISTA la legge 17 maggio 1985 n. 210, recante “Istituzione dell’Ente Ferrovie dello Stato”;

VISTO il D.L. 11 luglio 1992 n. 333 – convertito in legge 8 agosto 1992 n° 359 - recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

VISTO l’art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n. 388, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)”;

VISTO il Decreto legislativo 24 maggio 2001, n 299, recante “Attuazione della direttiva 96/48/CE relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità”

VISTO il Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

VISTO il Decreto legislativo 30 settembre 2004, n 268, recante “Attuazione della direttiva 2001/16/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale”

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle “Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni” della concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza per l’esercizio ferroviario;

VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell’art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

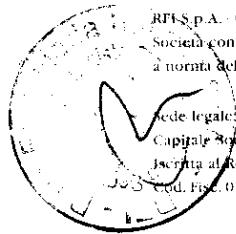
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

La presente disposizione è composta di n. 164 pagine

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
ai sensi dell’art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

Seede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale: Euro 32.623.697.107,00
Iscritta al Registro delle imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 - P.Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

Pagina 1 di 164



VISTO il combinato disposto degli articoli da 96 a 99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e artt. 4 secondo comma, 10, secondo e terzo comma, 11, quarto comma e 36, primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell'Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni - istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la comunicazione organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTA la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Organizzative Centrali della Direzione Tecnica, prot. RFI/TC. N.S.C. n° 00071bis del 30/08/2006, con cui si propone l'emanazione di una Disposizione concernente la nuova "Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni" (ISPAT);

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta Disposizione;

DELIBERA

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1

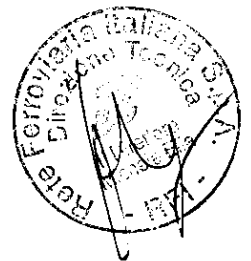
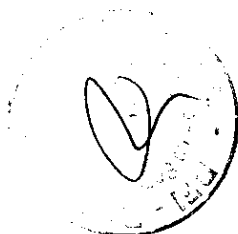
Personale di accompagnamento dei treni

1. La dizione "personale di accompagnamento" (1) individua gli agenti del treno incaricati della sicurezza e della regolarità del servizio sulla base delle competenze previste dalle pubblicazioni normative indicate nel successivo art. 2.

(1) Detto personale è richiamato nei regolamenti anche con la dizione "personale di scorta".

2. L'agente di accompagnamento al quale è assegnata la funzione di dirigenza del convoglio è denominato capotreno. Questi ha alle sue dirette dipendenze tutti gli agenti di accompagnamento di servizio sul treno.

3. Il personale di accompagnamento deve essere in possesso delle abilitazioni stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.



4. Il personale di accompagnamento, oltre a soddisfare gli obblighi di competenza, è tenuto ad intervenire con tempestività e diligenza ogniqualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza od alla regolarità della circolazione.

5. Nei casi non previsti, il personale di accompagnamento, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile, alle norme che regolano i casi previsti.

6. Per quanto riguarda il servizio circolazione treni, nelle località di servizio presenziate da dirigente movimento (DM), il personale di accompagnamento e di condotta dipendono dal DM stesso; nelle località non presenziate da DM, il personale di condotta dipende dal capotreno.

Art. 2

Publicazioni normative ed attrezzi

1. Il personale di accompagnamento deve conoscere:

- la presente Istruzione (1);
- il Regolamento sui segnali (RS);
- l'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM);
- l'Istruzione per il servizio dei deviatori (ISD), limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione;
- le Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica (NEITE), limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione.

Il capotreno deve inoltre conoscere:

- la Prefazione generale all'orario di servizio (PGOS);
- l'Istruzione sull'esercizio del freno continuo automatico (IEFCA);
- l'Istruzione per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET);
- l'Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni (IELB);
- l'Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni (IELB AC/AV), solo nel caso svolga servizio su tali linee;
- le Disposizioni per il servizio con dirigente unico (DSDU), solo nel caso svolga servizio su tali linee.

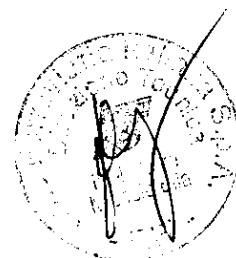
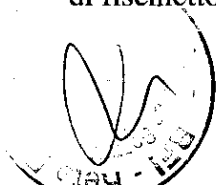
(1) Le norme relative alle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci devono essere conosciute solo da chi svolge servizio su tale linee.

2. Il personale di accompagnamento, durante il servizio, deve essere in possesso di:

- bandiera da segnalamento rossa;
- lanterna da segnalamento;
- chiave tripla.

Il capotreno durante il servizio deve, anche, essere in possesso:

- della PGOS;
- del Fascicolo linee (FL) e/o del Fascicolo orario (FO);
- delle circolari e prescrizioni concernenti i documenti orario della linea che percorre;
- di un fascicolo di moduli M. 40a;
- di bandiera da segnalamento verde;
- di telefono cellulare GSM - R di tipo palmare;
- di fischietto a trillo.



Art. 3

Compiti prima della partenza

1. Nelle stazioni di origine e in quelle in cui varia la composizione del treno, dove non sia in servizio il personale di verifica o, pur essendovi, non sia comunque tenuto ad intervenire in base a disposizioni locali, il personale di accompagnamento deve assicurarsi:

- a) dello stato generale delle carrozze e dei carri per rilevare eventuali anomalie o mancanze che siano rilevabili dall'esterno;
- b) che le porte delle carrozze, nonché le porte o le altre parti mobili dei carri, si trovino e siano assicurate nella posizione corrispondente al corretto assetto di marcia;
- c) che siano spenti tutti i fanali incorporati delle carrozze non utilizzati per segnalare la coda dei treni;
- d) che le carrozze e i carri in composizione al treno non portino etichette che ne vietino la circolazione.

Le anomalie rilevate devono essere segnalate al capotreno.

2. Nei treni senza capotreno gli accertamenti di cui sopra restano affidati al personale addetto alla formazione dei treni appositamente designato dall'Impresa Ferroviaria.

Art. 4

Compiti durante il viaggio

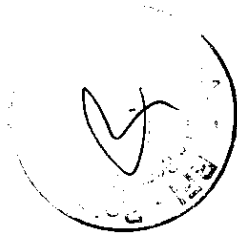
1. Durante la corsa, il personale di accompagnamento, tenuto conto del posto occupato, delle condizioni di visibilità e delle mansioni da espletare deve:

- a) esercitare la sorveglianza circa il regolare andamento del servizio;
- b) rispondere prontamente agli ordini del capotreno e del personale di condotta e, rilevando eventuali segnalazioni fatte dal personale delle stazioni e della linea, regolarsi secondo quanto prescritto dal Regolamento sui segnali;
- c) segnalare sul libro di bordo i difetti, i guasti o le mancanze riscontrati alle carrozze;
- d) arrestare il treno ed informarne il capotreno qualora venga notata qualche anomalia che potrebbe compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni.

2. Qualora il personale di accompagnamento si accorga del riscaldamento di una boccola (1), deve regolarsi come segue:

- se il rilevamento avviene a treno fermo deve informare il capotreno che a sua volta deve avvisare il personale di condotta e, se presente, il personale addetto alla verifica, per l'adozione dei provvedimenti necessari;
- se il rilevamento avviene durante la corsa, deve provvedere all'arresto del treno, informandone il capotreno, che avviserà il personale di condotta per l'adozione dei provvedimenti necessari.

(1) Il riscaldamento in una boccola può manifestarsi con il calore che si rileva avvicinandosi nella parte superiore e può dar luogo ad altri fenomeni (odore, fumo, fiamme, fischio, ecc.) percepibili anche a distanza.



Art. 5

Compiti nelle stazioni di fermata

Nelle stazioni di fermata il personale di accompagnamento deve:

- a) scendere prontamente dal treno e sollecitare il servizio;
- b) prestarsi, quando occorra, alle operazioni inerenti al servizio delle manovre e alla manovra dei deviatoi.

Art. 6

Compiti circa l'uso dei freni


1. Il personale di accompagnamento in servizio ad un treno munito di freno continuo, quando percepisca in modo inequivocabile i fischi di allarme da parte del personale di condotta, deve subito azionare sul proprio veicolo il rubinetto di emergenza oppure una delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze.

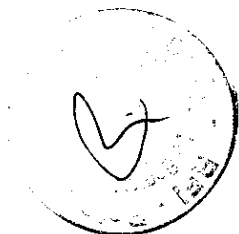
Ogniqualevolta si scorga qualche anomalia per cui sia necessario l'arresto del treno o quando si vedano segnali di fermata, gli agenti di accompagnamento devono immediatamente azionare il rubinetto di emergenza del freno (1) oppure una delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze e successivamente, se opportuno, serrare i freni a mano che risultano accessibili.

Il rubinetto di emergenza deve essere lasciato aperto finché il treno si sia arrestato, dopodiché si deve provvedere alla sua chiusura.

(1) Il rubinetto di emergenza si trova nei bagagliai e nei vestiboli delle carrozze che sono munite di tale dispositivo.

2. Nel caso eccezionale di attivazione della frenatura a mano, gli agenti di accompagnamento:

- non devono cambiare il freno loro assegnato dal capotreno senza sua autorizzazione;
- devono assicurarsi, prima della partenza del treno, del regolare funzionamento del proprio freno girando fino a termine corsa l'apposita manovella, e osservando se tutti i ceppi aderiscono alle ruote. Quando il treno entra su uno dei tratti di linea in discesa, indicati nell'orario di servizio col segno convenzionale  devono chiudere moderatamente il freno, stringendolo fino a termine corsa o allentandolo, a seconda che il treno corra o rallenti eccessivamente, salvo l'obbedienza ai segnali del personale di condotta;
- durante le fermate su tratti in salita devono tenere i freni completamente aperti, salvo il caso di spezzamento o dimezzamento del treno; durante tali fermate, nel caso in cui non ricevano diverso ordine dal capotreno, devono tenersi pronti presso il proprio freno per serrarlo in caso di bisogno o di richiesta da parte del personale di condotta;
- durante l'effettuazione di manovre nelle stazioni devono prestare servizio ai freni, secondo gli ordini impartiti da chi le dirige;



- devono evitare di fare strisciare le ruote sulle rotaie. Quando, sulle forti discese, occorra mantenere i freni serrati si deve, per evitare lo strisciamento, allentare di frequente il freno con uno o due giri di manovella, stringendolo subito dopo fino a termine corsa;
- avvicinandosi il treno ad una stazione, devono accostare i ceppi dei freni alle ruote in modo da poterli far agire all'occorrenza con prontezza; il medesimo provvedimento deve essere adottato di iniziativa in caso di altre anomalie o segnalazioni che lo richiedessero;
- in tutte le stazioni di fermata, una volta arrestatosi il treno, i freni devono essere mantenuti serrati finché non ne sia richiesto l'allentamento.

L'agente di condotta, prima di iniziare l'avviamento del treno, deve chiedere mediante il fischio della locomotiva l'allentamento dei freni.

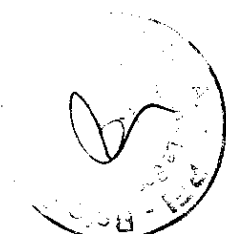
Art. 7

Compiti dell'agente di accompagnamento incaricato della sorveglianza della coda del treno

1. Quando il treno è scortato da più di un agente, il capotreno deve designare l'agente incaricato della sorveglianza della coda del treno. Detto agente deve:

- a) assicurarsi, nella stazione di origine, o in quelle dove vengono aggiunti o distaccati veicoli in coda o in quelle dove si inverte la marcia del treno, dell'esistenza dei segnali di coda, nonché, nei casi prescritti (1), che i fanali di coda siano atti a funzionare regolarmente;
- b) provvedere alla regolarizzazione dei fanali di coda, qualora venga a conoscenza che siano spenti;
- c) provvedere, se il veicolo di coda è una carrozza dotata di fanali incorporati a luce rossa fissa:
 - alla loro accensione tramite gli appositi interruttori se è prevista la segnalazione notturna;
 - al loro spegnimento nelle stazioni di cambio del senso di marcia, in caso di aggancio di altri veicoli in coda e nelle stazioni termine di corsa.
 In caso di mancanza totale di alimentazione elettrica al veicolo di coda, deve provvedere affinché venga regolarizzata la segnalazione di coda del convoglio con i fanali portatili;
- d) provvedere nel caso di fermata in linea, alla protezione della coda del treno in conformità a quanto dispone il Regolamento sui segnali e la presente Istruzione;
- e) sulle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, quando sia a conoscenza del fatto che il proprio treno deve incrociarsi con altro treno, accertare che la coda del convoglio abbia liberato la traversa limite del binario che deve essere percorso dal treno incrociante e, in caso contrario, esporre il segnale di arresto ed avvertire, inoltre, il personale di stazione.

(1) Le segnalazioni dei treni devono essere tenute accese nelle ore notturne ed anche di giorno nei tratti di linea indicati nell'orario di servizio. Tali segnalazioni verranno accese o spente secondo il prospetto riportato nella ISD.



2. L'agente incaricato alla sorveglianza della coda del treno deve provvedere all'accertamento della regolarità della coda del proprio treno su richiesta del DM nelle stazioni intermedie, dandogliene conferma secondo le modalità richieste dallo stesso DM. Inoltre deve comunicare per iscritto della regolarità della coda (1) nelle stazioni dove prescritto dall'orario di servizio.

(1) Stazione di coda treno... ..regolare.

3. Nei treni scortati dal solo capotreno i compiti stabiliti nei precedenti commi del presente articolo restano affidati al capotreno stesso.

Art. 8

Compiti per lo svolgimento del servizio viaggiatori

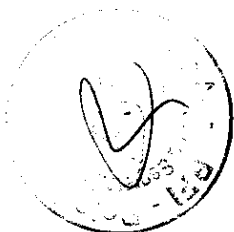
1. Il personale di accompagnamento deve:

- a) provvedere, alla chiusura delle porte a comando elettropneumatico con l'adozione delle specifiche norme previste nel successivo art. 9;
- b) provvedere alla chiusura delle porte a chiusura manuale, dalla parte in cui si è svolto il servizio viaggiatori, e, sulle automotrici che ne sono provviste, agganciare anche le aste di sicurezza;
- c) sollecitare, quando necessario, il servizio viaggiatori;
- d) intervenire, qualora rilevi che i viaggiatori salgano o scendano sui treni in movimento, entrino nelle vetture o ne escano dalla parte opposta a quella da cui viene effettuato il servizio e scendano, in caso di fermata, in luoghi diversi da quello stabilito.

Salvo i casi di provate inadempienze, il personale di accompagnamento non è responsabile, ai fini disciplinari, di eventuali irregolarità connesse con la chiusura delle porte.

2. Avvicinandosi l'ora di partenza del treno, il personale di accompagnamento, assicuratosi che l'incarozzamento sia terminato e che, fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, non vi siano ostacoli alla partenza, deve dare il segnale di "pronti" come prescritto dal Regolamento sui segnali.

3. Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non sia correttamente chiusa, il personale di accompagnamento dovrà tempestivamente far fermare il treno presenziandone la porta fino all'arresto. È vietato ogni tentativo di chiudere la porta in corsa.



Art. 9

Norme sulle porte a comando elettropneumatico

1. I treni muniti di porte a comando elettropneumatico sono i seguenti:

- a) treni di mezzi leggeri (compresi gli ETR);
- b) treni navetta aventi in composizione carrozze a piano ribassato e/o carrozze a due piani, o composizioni promiscue di tali carrozze con carrozze a media distanza e UIC-X (IR);
- c) treni navetta composti esclusivamente di carrozze a media distanza (M.D.) e UIC-X (IR);
- d) treni con chiusura porte telecomandata (C.P.T.), aventi in composizione, omogenea o promiscua, i seguenti tipi di carrozze:
 - Eurofima;
 - Media distanza;
 - UIC-X (IR);
 - UIC-X;
 - UIC-Z1;
 - Gran Conforto (G.C.).

I treni di cui ai punti *b)*, *c)* e *d)*, nei quali è prevista la telechiusura delle porte su tutto il treno, oppure la presenza di carrozze a due piani, devono essere comunicati, a cura dell'Impresa Ferroviaria, ad ogni attivazione dell'orario alla Direzione Compartimentale Movimento e al proprio personale con apposita disposizione. Per i treni non previsti nella predetta disposizione, l'attivazione della telechiusura delle porte è ammessa purché tutte le carrozze siano idonee; in tale caso nelle stazioni di origine, di cambio trazione ed in quelle ove il treno cambia composizione, deve essere praticata al treno, da parte dell'agente addetto alla formazione treni, apposita prescrizione (1). L'attivazione è, peraltro, obbligatoria per i treni di cui al punto *b)*, in quanto è richiesto il controllo del blocco porte. La locomotiva deve essere dotata di apparecchiature idonee alla telechiusura e di condotta principale (CP) per i treni di cui ai punti *b)*, *c)*; per l'effettuazione dei treni di cui al punto *d)* è ammesso utilizzare anche una locomotiva sprovvista di apparecchiature idonee alla telechiusura purché dotata di condotta principale.

I treni indicati al punto *c)* quando vengano eccezionalmente effettuati con locomotiva non atta al telecomando o comunque mancante di apparecchiature per il comando e controllo delle porte, passano automaticamente fra quelli del punto *d)*. In tal caso il personale di condotta resta esonerato dal rispetto della norma di cui alla nota (1) del successivo comma 7, e dovrà notificarlo per iscritto al capotreno.

Le anomalie nel funzionamento delle porte delle carrozze, devono essere segnalate sul libro di bordo dei veicoli secondo le norme vigenti e ne deve essere dato avviso ai presidi territoriali competenti dell' Impresa Ferroviaria.

In ogni caso le porte laterali di accesso guaste (vedere tabella delle anomalie) devono essere chiuse a chiave e munite, per l'avviso ai viaggiatori, di una etichetta **modello S trilingue**, ben visibile dall'esterno e dall'interno.

(1) *Formule:*

Per i treni di cui al punto *b)*: In composizione vostro treno carrozze a piano ribassato e/o a due piani.

Per i treni di cui al punto *c)*: Vostro treno composto da carrozze a media distanza.

Per i treni di cui al punto *d)*: Su vostro treno attivata telechiusura porte.



Norme relative ai treni di cui ai punti a), b)

2. L'apertura o la concessione del consenso per l'apertura delle porte a comando elettropneumatico, dalla parte ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, deve essere effettuata dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.

3. La chiusura delle porte è eseguita:

- dal capotreno che, dopo il segnale di "pronti" degli altri agenti di scorta, comanda, tramite uno dei commutatori a chiave quadra posti in corrispondenza di ciascuna porta, la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il "pronti" al dirigente o, se di sua competenza, l'ordine di partenza al personale di condotta, provvede alla chiusura anche di quest'ultima;
- dal personale di condotta, su ordine del capotreno, sui treni aventi in composizione mezzi leggeri non muniti di commutatori a chiave quadra o che effettuano servizi particolari precisati dalle Imprese Ferroviarie. Per tali treni il capotreno, qualora non sia sull'unità di testa, può servirsi di un agente di scorta per ordinare al personale di condotta la chiusura delle porte.

La manovra di chiusura, di cui al primo capoverso del presente comma, dovrà comunque essere effettuata, anche se non vi è stato alcun utilizzo delle porte, sempre a mezzo di uno dei commutatori a chiave quadra, al fine di riassetare il pulsante del consenso apertura porte in cabina di guida. Nei treni scortati dal solo capotreno e composti da due sezioni di mezzi leggeri non collegabili in multiplo attacco, in cui non è possibile comandare la chiusura di tutte le porte agendo su un solo commutatore, il personale di condotta competente può chiudere le porte di una delle due sezioni su ordine verbale del capotreno.

4. E' sempre richiesto il controllo centralizzato di chiusura delle porte, realizzato tramite appositi segnalatori ottici posti sui banchi di manovra. Il personale di condotta non deve partire in mancanza di tale controllo. Nei treni navetta aventi composizione promiscua con carrozze a media distanza il controllo centralizzato della chiusura porte non riguarda queste ultime (1).

Per i treni di cui al punto b) il personale di condotta dovrà tenere inserito l'apposito interruttore blocco porte di cui sono dotate le locomotive attrezzate per il comando a distanza delle porte.

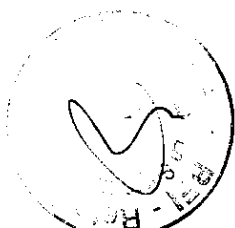
Qualora, a modifica di quanto comunicato dall'Impresa Ferroviaria alla DCM e al proprio personale, la composizione del treno non sia del tipo di cui al punto b), l'agente addetto alla formazione treni dovrà darne prescrizione al personale di condotta (2).

(1) Le carrozze MD sono munite di dispositivo tachimetrico di sicurezza di chiusura e bloccaggio.

(2) Formula: Sul vostro treno non richiesto controllo centralizzato chiusura porte.

5. I rotabili sono muniti, in prossimità delle porte, di un dispositivo di sicurezza per l'apertura in caso di emergenza o di mancato funzionamento del dispositivo di comando.

Tale dispositivo deve essere sempre piombato e controllato, a cura del personale dell' Impresa Ferroviaria.



6. In mancanza della segnalazione relativa al controllo centralizzato di chiusura porte, od in caso di altre avarie relative alla telechiusura, il personale dovrà attenersi a quanto previsto dalla tabella relativa alle anomalie.

Norme relative ai treni di cui ai punti c), d)

7. Le carrozze di tali treni tipo Eurofima, Media distanza, UIC-X, UIC-Z1 e GC sono dotate di un dispositivo tachimetrico di sicurezza che in avviamento a velocità superiore ad un limite stabilito (5 o 15 Km/h), chiude le porte eventualmente rimaste aperte bloccandole in chiusura. Quando la velocità del treno scende al di sotto di 5 km/h il dispositivo sblocca automaticamente tutte le porte che restano chiuse ma predisposte per l'apertura (1).

L'inefficienza del dispositivo è evidenziata dall'accensione di una lampada spia a luce rossa posta sopra la porta o sul quadro di comando.

(1) Nei treni di cui al punto c), lo sbloccamento delle porte deve essere eseguito dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno, dalla parte dove deve svolgersi il servizio viaggiatori.

8. Prima della partenza dalla stazione di origine il capotreno deve controllare la non accensione della suddetta lampada e l'avvenuta esecuzione dell'accoppiamento della condotta elettrica a 13/18 conduttori; tali controlli vanno eseguiti anche nelle stazioni ove viene modificata la composizione, limitatamente ai soli veicoli aggiunti.

9. La chiusura delle porte deve essere eseguita dal capotreno secondo quanto previsto dal comma 3, primo capoverso, del presente articolo. La chiusura della porta presenziata dal capotreno viene effettuata attraverso l'apposito pulsante (carrozze Eurofima, UIC-Z1 e media distanza) o manualmente (UIC-X), o tramite commutatore a due posizioni (GC).

10. Per i treni di cui ai punti c) e d), i cui veicoli sono dotati di dispositivo tachimetrico di sicurezza, non esiste alcun controllo centralizzato di chiusura delle porte.

Qualora sui treni di cui al punto c), a variante di quanto comunicato dall'Impresa Ferroviaria alla Direzione Compartimentale Movimento e al proprio personale, vi siano in composizione una o più carrozze a piano ribassato e/o a due piani, l'agente addetto alla formazione treni dovrà darne prescrizione (1) al personale di condotta perché si attenga a quanto previsto per i treni di cui al punto b).

(1) Formula: In composizione vostro treno carrozze a piano ribassato e/o a due piani.

11. Ogni porta ha un dispositivo di apertura di emergenza piombato che, azionato, toglie il blocco porta nel caso che questo permanga anche dopo l'arresto del treno. Il dispositivo può essere azionato con la chiave quadra senza spiombare e, dopo l'uso, deve essere riportato in posizione normale altrimenti la porta verrebbe esclusa dal telecomando.

Su alcune carrozze l'azionamento del dispositivo è segnalato da un avvisatore acustico che resta permanentemente in funzione fino a quando il dispositivo stesso non è stato riportato in posizione normale.



12. Le carrozze di cui al comma 7 possono circolare in composizioni omogenee o promiscue, possibilmente raggruppate per tipo.

Sui treni di cui al punto *d*) non è ammessa, di regola, l'utilizzazione di carrozze con porte a chiusura manuale. Verificandosi eccezionalmente tali composizioni, le carrozze con porte a chiusura manuale, se dotate di doppia condotta pneumatica e di condotta elettrica a 13/18 conduttori devono essere raggruppate; le carrozze prive delle suddette condotte devono essere raggruppate in coda assoluta.

Verificandosi tale condizione l'agente addetto alla formazione treni ne darà comunicazione (1) al capotreno che ordinerà verbalmente al restante personale di accompagnamento di provvedere per la chiusura manuale.

Il bagagliaio e i veicoli di servizio devono essere muniti di doppia condotta pneumatica e di condotta elettrica a 13/18 conduttori.

I veicoli privi di tali condotte devono essere ubicati sempre in coda. In caso contrario il treno è da considerarsi in regime di chiusura manuale delle porte.

In caso di richiesta di locomotiva di soccorso deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici, altrimenti si deve provvedere alla chiusura manuale delle porte.

(1) Formula: In coda (od in testa od intercalate) n.carrozze senza telechiusura porte.

13. In caso di anormalità il personale dovrà attenersi a quanto previsto dalla tabella delle anormalità.

14. Le porte delle carrozze GC e UIC-Z1, in caso di avaria, possono essere bloccate con appositi dispositivi che si trovano all'interno del quadro strumenti nelle carrozze GC o nell'armadio pezzi di ricambio delle UIC-Z1.

Le carrozze GC e UIC-Z1 sono dotate di chiavi per la concessione del consenso di apertura, da usare in caso di guasto. Le chiavi, non piombate, sono ubicate nel corridoio e protette da uno sportello chiuso con chiave quadra.

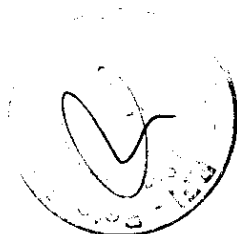


TABELLA DELLE ANORMALITÀ PIÙ FREQUENTI RELATIVE ALLA TELECHIUSURA DELLE PORTE
TIPO DI ANORMALITÀ E PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE

GRUPPO	Tipo di composizione	Spegnimento o mancata accensione lampada spia controllo chiusura	Guasto al dispositivo tachimetrico di una carrozza (1)	Mancata chiusura delle porte di tutto il convoglio o di una sezione di esso	Mancata chiusura delle porte di un solo veicolo (2)	Mancata chiusura di una porta (3)
a)	Treni di mezzi leggeri	- arresto del treno nella prima località di servizio - avviso scritto (M.40a) del personale di condotta al capotreno per affidamento del controllo chiusura al personale di accompagnamento	-----	- il capotreno deve ripetere l'operazione di chiusura dal commutatore di un veicolo adiacente - tentativo di passare alla chiusura da parte del personale di condotta dopo accordi	- ripetere l'operazione di chiusura utilizzando uno dei commutatori del veicolo le cui porte non si sono chiuse - se non è possibile eliminare l'anormalità la carrozza dovrà essere posta fuori servizio	- mettere fuori servizio la porta (2)
b)	Treni navetta aventi in composizione carrozze a piano ribassato e a due piani o composizioni promiscue anche con carrozze MD e UIC-X (IR)	- come sopra tenendo presente che l'anormalità non riguarda le carrozze MD e UIC-X (IR)	- per le carrozze MD e UIC-X (IR) procedere come per il gruppo d)	- come per il gruppo a) - se l'anormalità riguarda solo le carrozze MD e UIC-X (IR) procedere come per il gruppo c)	- come per il gruppo a) (4) - per le carrozze MD e UIC-X (IR) procedere come per il gruppo c)	- come sopra, oppure, per le carrozze MD e UIC-X (IR) passaggio alla chiusura manuale (gruppo c)
c)	Treni navetta composti esclusivamente di carrozze MD e UIC-X (IR)	-----	- come per il gruppo d)	- il capotreno deve ripetere l'operazione di chiusura dal commutatore di una carrozza adiacente - se l'anormalità permane, passaggio alla chiusura manuale; in tali condizioni è ammesso, se necessario, porre fuori servizio alcune porte (2)	- ripetere l'operazione di chiusura utilizzando uno dei commutatori della carrozza (4) - passaggio alla chiusura manuale, se necessario possono essere poste fuori servizio le porte di un vestibolo (2)	- passaggio alla chiusura manuale, se la porta pendola (movimento alternato di chiusura ed apertura) deve essere isolata azionando il dispositivo di apertura di emergenza - se necessario, la porta può essere posta fuori servizio (2)
d)	Treni con C.P.T. aventi in composizione omogenea o promiscua carrozze: - Eurofima - MD - UIC-X e UIC-X (IR) - UIC-ZI - GC	-----	- affidamento del controllo chiusura al personale di accompagnamento	- come per il gruppo c)	- come per il gruppo c) (4) (5)	- come per il gruppo c)

(1) Evidenziato dall'accensione della lampada spia a luce rossa "guasto blocco porte" o "guasto comando porte", presente rispettivamente sulle carrozze MD, UIC-X (IR), Eurofima, UIC-ZI, GC.

(2) In una carrozza possono essere messe fuori servizio non più di una porta per lato; le porte fuori servizio devono essere chiuse con chiavistello a chiave quadra o, se ne sono prive, con mezzi di circostanza da parte del personale di condotta. Devono inoltre essere segnalate con etichetta trilingue modello S.

(3) Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non è correttamente chiusa il personale di accompagnamento deve tempestivamente far fermare il treno presentando la porta fino all'arresto. È da evitare ogni tentativo di riparazione in corsa.

(4) Su talune carrozze l'apertura delle porte o l'imperfetta chiusura è segnalata dall'accensione di una apposita lampada a luce rossa.

(5) Nei treni in servizio internazionale con avvertenza alle porte laterali di accesso, una carrozza può essere mantenuta eccezionalmente in circolazione durante un percorso di andata e ritorno, a condizione che l'accesso sia normalmente assicurato attraverso il veicolo precedente o seguente (porte di intercomunicazione non chiuse a chiave) e che le porte inutilizzabili non presentino pericolo per i viaggiatori.



CAPITOLO II
COMPITI DEL CAPOTRENO

Art. 10

Compiti generali

Il capotreno, oltre alle incombenze previste nel capitolo I, deve svolgere anche quelle previste nel presente capitolo inerenti:

- al materiale rotabile (art.11);
- al ritiro, compilazione, custodia e consegna dei documenti del treno (art.12);
- alla circolazione del treno (art. 13);
- alla scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta (art.14).

Art. 11

Compiti inerenti al materiale rotabile

1. Il capotreno e il personale addetto alla formazione dei treni devono accertare, secondo le attribuzioni loro conferite dalle Pubblicazioni Normative, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei rotabili.

2. Nella stazione di origine del treno e in quelle dove varia la composizione, il capotreno deve:

- a) assicurarsi della regolare composizione del treno di materiale ordinario, anche tramite il confronto con i documenti di scorta che gli sono stati consegnati;
- b) provvedere, quando svolge la funzione di formatore treno:
 - al rilevamento delle caratteristiche tecniche dei rotabili;
 - al computo e verifica della frenatura;
 - all'emissione delle prescrizioni tecniche;
- c) eseguire la prova del freno continuo nelle stazioni dove non sia in servizio il personale addetto alla verifica o, pur essendovi, non sia tenuto ad intervenire in base a disposizioni locali;
- d) assicurarsi della regolarità degli agganci limitatamente ai treni merci;
- e) nelle stazioni in cui i treni hanno origine e in quelle intermedie nelle quali si aggiungano veicoli, il capotreno deve procedere alla visita del materiale del proprio treno e segnalare gli eventuali guasti ed ammanchi, non indicati da etichetta, al personale addetto alla verifica.



Solo nel caso in cui non sia possibile chiedere l'intervento del personale addetto alla verifica, il capotreno segnalerà le anomalie riscontrate sul Bollettino di Frenatura e Composizione (o sul foglio di corsa, dove è in uso) e nel libro di bordo (se esistente).

Il controllo della posizione dei dispositivi di regolazione della frenatura (Tabella C-Quadro 1° della PGOS) compete all'agente addetto alla formazione treni o al capotreno stesso in base a quanto stabilito dall'Impresa Ferroviaria.

Nei treni senza capotreno al compito di cui alla lettera *c)* provvede l'agente di condotta mentre agli altri compiti provvede il personale addetto alla formazione dei treni.

Art. 12

Compiti inerenti al ritiro, compilazione, custodia e consegna dei documenti del treno

1. I documenti orario e i documenti di scorta del treno sono i seguenti:

A) Documenti orario:

a) scheda treno e/o scheda orario; in luogo di tali documenti sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci è utilizzato il Fascicolo Orario.

B) Documenti di scorta:

b) riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento;

c) lista veicoli/foglio veicoli per treni composti di materiale ordinario;

d) bollettino di frenatura e composizione (BFC);

e) foglio di corsa, sulle linee dove il personale dei treni, anche per un solo tratto, interviene nel controllo degli incroci.

I documenti di cui alla lettera *a)*, sono in consegna sia al capotreno che al personale di condotta.

I documenti di cui alle lettere *b)*, *c)*, *d)*, *e)* sono in consegna al capotreno; per i treni composti di mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate, il documento di cui alla lettera *d)* è in consegna al personale di condotta.

Nei treni senza capotreno i documenti orario e i documenti di scorta sono in consegna al personale di condotta.

2. Il capotreno deve provvedere alla custodia e, ove previsto, al ritiro dei documenti di scorta e dei documenti orario, secondo quanto previsto dall'allegato 2.

3. Nelle stazioni non presenziate da agente addetto alla formazione dei treni, il capotreno deve provvedere personalmente, nei treni composti di materiale ordinario, alla compilazione e all'aggiornamento della lista veicoli/foglio veicoli e del BFC (o, dove è in uso, del foglio di corsa, limitatamente alla parte di competenza).

4. Il treno deve partire solo se il capotreno e il personale di condotta sono in possesso dei documenti di pertinenza relativi all'intero percorso o parte di esso; in quest'ultimo caso il treno deve avere fermata d'orario nella stazione iniziale del tratto successivo per il ritiro dei documenti di pertinenza.

5. I treni che circolano, anche per una sola parte del percorso, su linee dove deve essere utilizzato il foglio di corsa devono essere scortati unicamente da tale documento per l'intero percorso.



6. In ogni stazione di fermata, il capotreno deve presentare, a richiesta del dirigente movimento o dell'agente addetto alla formazione dei treni, i documenti di scorta e le prescrizioni in suo possesso.

7. Nella stazione termine corsa del treno, il capotreno dovrà consegnare all'ufficio preposto i documenti orario e di scorta nonché le prescrizioni tecniche e di movimento, la corrispondenza e gli attrezzi ricevuti.

I documenti orario, di scorta e i moduli delle prescrizioni devono essere conservati per il periodo previsto a cura dell'Impresa Ferroviaria.

8. Le norme per la compilazione e la consegna dei documenti orario, di scorta, delle prescrizioni di movimento e tecniche, sono riportate nell'allegato 2.

Art. 13

Compiti inerenti alla circolazione del treno

Il capotreno deve:

- a) adempiere ai compiti previsti dai Regolamenti, Disposizioni e Istruzioni indicati nell'articolo 2 del capitolo I della presente Istruzione;
- b) assicurarsi che il treno svolga il servizio cui è destinato in base all'orario di servizio;
- c) designare l'agente incaricato della sorveglianza della coda del treno; se il capotreno è l'unico agente di accompagnamento, provvedere direttamente alla sorveglianza della coda (art.7 del capitolo I della presente Istruzione);
- d) informare il personale di accompagnamento delle varianti introdotte nella composizione normale del treno, nonché delle limitazioni di corsa, delle deviazioni di percorso e degli speciali itinerari che fossero stati assegnati a talune carrozze delle quali deve indicare la posizione occupata nel treno;
- e) comunicare verbalmente al personale di condotta, nella stazione di origine, in quella dove si effettua il cambio della locomotiva nonché nelle stazioni in cui avviene una variazione della composizione, il numero dei veicoli in composizione dei treni viaggiatori composti con materiale ordinario;
- f) nelle stazioni di termine corsa, indicate nell'orario di servizio, provvedere all'accertamento della regolarità della coda annotandone l'esito sui documenti di scorta;
- g) redigere il rapporto in caso di anormalità.

Art. 14

Posto del capotreno - Compiti inerenti alla scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta

1. In tutti i treni viaggiatori composti con materiale ordinario il capotreno prende posto in un compartimento o vano riservato di una delle prime tre vetture di testa in servizio.

Si può derogare alla predetta norma, fissando preventivamente l'ubicazione del posto del capotreno, quando esistono particolari condizioni di esercizio o particolari composizioni dei convogli che non permettono la riservazione nei limiti precedentemente indicati. Il capotreno prenderà posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione, per i soli treni a trazione elettrica o diesel, quando risulti impossibile reperire un idoneo compartimento.



2. Nei treni merci il capotreno, quando previsto, prende posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione ovvero nel veicolo più adatto alla frenatura, nel caso che ciò si renda necessario.

3. Nei treni navetta viaggianti con la locomotiva in coda, il capotreno prende posto nella vettura pilota.

Nel caso di treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E 464, il capotreno prende posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno al posto del secondo agente, quando vi è un agente di condotta.

4. Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell'ordine:

- nell'apposito scomparto;
- nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto del secondo agente quando vi sia un solo agente di condotta;
- al posto del secondo agente di condotta nella testata posteriore.

5. I mezzi di trazione (1) in servizio ai treni circolanti sui binari della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati al personale (2) in possesso di specifica abilitazione alla condotta rilasciata secondo le disposizioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale stessa, secondo i seguenti criteri:

- Due agenti addetti alla condotta, di cui uno con funzioni di primo agente (3) e l'altro di secondo agente (4). La funzione di secondo agente può essere svolta da un agente in possesso di specifica abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno) o da un agente di condotta in fase di professionalizzazione;
- Un agente addetto alla condotta (5) nei seguenti casi:
 - a) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radio telefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di controllo della marcia del treno (sottosistema di terra);
 - b) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radio telefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il supporto alla condotta del treno (SSC) e dispositivo Vigilante, in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti apparecchiature di supporto alla condotta (sottosistema di terra);
 - c) particolari servizi, individuati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, quali:
 - locomotive (6) effettuanti treni materiali;
 - locomotive, automotori e locomotive da manovra effettuanti tradotte fra impianti della stessa località;
 - automotori e locomotive da manovra circolanti isolati fra una stazione e quella limitrofa;



- locomotive, automotori ed automotrici (7), isolati o meno, effettuanti manovre o circolanti come tradotte fra stazione e deposito attiguo;
- locomotive attive o trainanti se stesse: in multiplo attacco seguenti quelle di guida, intercalate o agganciate in coda ai treni;
- locomotive di spinta ai treni durante la loro corsa di ritorno.

Per i casi di cui alle lettere a) e b), salvo quanto previsto all'art 3 comma 4 dell'allegato 1, deve essere presente sul treno almeno un agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno).

Per i casi di cui ai primi due alinea della lettera c) deve essere presente sul treno un agente di scorta che, se il mezzo di trazione è sprovvisto di apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, deve prendere permanentemente posto in cabina di guida con il solo obbligo di arrestare e garantire l'immobilità del convoglio in caso di malore dell'agente di condotta. Nel caso di tradotte spinte tale agente di scorta, appositamente istruito e certificato sulla conoscenza dei segnali incontrati, deve comunque prendere posto in testa al convoglio con l'obbligo di rispettare i segnali eventualmente incontrati e di provvedere all'arresto del convoglio mediante valvola portatile di frenatura.

(1) Per mezzo di trazione deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile (carrozza pilota, rimorchio, ecc).

(2) Detto personale è richiamato nei regolamenti con la dizione "personale di condotta" o "personale di macchina".

(3) Per primo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "macchinista" o "guidatore".

(4) Per secondo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "aiuto macchinista".

(5) Per un agente addetto alla condotta deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "solo guidatore".

(6) I richiami alle locomotive senza alcuna specificazione sono riferiti alle locomotive di tutti i generi di trazione.

(7) I richiami alle automotrici senza alcuna specificazione sono riferiti a tutte le automotrici sia termiche che elettriche.

6. Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente nella cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio. Nel caso che detto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici l'agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori.

Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.

Nei casi di cui sopra, qualora, a treno fermo, l'agente di condotta dovesse temporaneamente allontanarsi dal rotabile per assolvere obblighi di servizio, deve, prima di allontanarsi, istruire l'agente presente in cabina di guida, affinché questi sia posto in grado di rilevare, attraverso l'osservazione degli strumenti di bordo, l'esistenza della tensione di alimentazione in linea ed il regolare funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa. Qualora detti strumenti indicassero valori inferiori a quelli precisategli dall'agente di condotta, detto agente dovrà subito emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'agente di condotta, per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del convoglio.

